SEÑORA PRESIDENTA.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 16 y 30 minutos.)

Ya que hay quórum, propongo que se trate el asunto que figura como primer punto del Orden del Día, referente a la Carpeta Nº 730/2011, Distribuido Nº 1163/2011.

(Apoyados)

Se trata de un proyecto de ley por el que se desafecta del patrimonio del Ministerio de Defensa Nacional y se afecta a la Intendencia Municipal de Florida el inmueble padrón Nº 15.610, ubicado en la 1ª Sección Catastral, zona rural del departamento de Florida.

En consideración el artículo 1º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

3 en 3. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

En consideración el artículo 2º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

3 en 3. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Si los miembros de la Comisión están de acuerdo, actuaré con carácter de Miembro Informante del proyecto y, de ser posible, trataré de que se incluya en el Orden del Día de una próxima sesión del Senado.

(Ingresan a Sala el Intendente de Rocha, señor Artigas Barrios, y asesores.)

La Comisión de Vivienda y Ordenamiento Territorial tiene mucho gusto de recibir a la delegación de la Intendencia de Rocha, integrada por su Intendente, señor Artigas Barrios, el arquitecto José Olivera y el señor Antonio Graña, Director General de la División de Ordenamiento Territorial, a fin de escuchar su opinión sobre los avances y la perspectiva respecto al puente sobre la Laguna Garzón. En la sesión pasada fueron recibidos representantes del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente y el Director Nacional de Ordenamiento Territorial, pero queríamos tener la visión territorial de ambas comunas ribereñas de esa zona -la de Rocha y la de Maldonado- para completar el panorama sobre el problema que se plantea con la construcción de ese puente.

SEÑOR BARRIOS.- Antes que nada, queremos agradecer a la Comisión por darnos una vez más la oportunidad de presentar nuestro punto de vista sobre este proceso -ya lo habíamos hecho en otra Comisión- en el que venimos trabajando desde hace mucho tiempo y que termina sintetizándose en la expresión de la autorización o no de construir el puente sobre la Laguna Garzón, aunque en realidad el tema es bastante más amplio porque está vinculado a la posibilidad de que los Gobiernos Departamentales puedan llevar adelante determinados proyectos de modelo de desarrollo en el territorio.

En definitiva, nadie discute ya la factibilidad de mantener conectados los territorios de Maldonado y Rocha ribereños a la Laguna Garzón y también el comprendido por la Laguna de Rocha. El debate se da en torno a cuál es el modo de conectar ambos territorios. Hasta ahora la conexión se da por una balsa; en verano se utilizan dos, pero se pueden disponer cuatro o seis, puesto que ello no generaría ningún tipo de discusión. Pero la objeción que durante muchos años se hizo a la facilitación de esta conexión -sin ninguna duda que un puente la facilita, la mantiene durante 24 horas todo el año, está libre de problemas climáticos, de crecidas, es más ágil, no hay que esperar turnos, etcétera- radica en cómo se accede al territorio rochense. Justamente ahí está el problema, porque al territorio de Maldonado se accede a través del puente sobre la Laguna José Ignacio o se accede desde la Ruta 9, y está ocupado desde hace muchos años con distintas urbanizaciones. Además, cuenta con planes de desarrollo y de ordenamiento territorial y con directrices departamentales. Al final, la discusión se centra, reitero, en cómo se accede al territorio de Rocha. El argumento que se ha manejado desde siempre es qué sucederá con la ocupación de ese territorio si se facilita el acceso, y el Gobierno Departamental entendió que el planteo era razonable. Nuestra propuesta se centra en desarrollar el turismo, pero también en conservar los valores medioambientales que tenemos en el departamento.

(Ingresan a Sala el Intendente de Maldonado, señor Óscar De Los Santos, y sus asesores.)

Desde el Gobierno Departamental pretendemos llevar adelante un modelo de desarrollo turístico que complete la oferta que tiene Rocha, que es muy diversa. En el departamento se pueden encontrar desde lugares absolutamente naturales hasta lugares con urbanizaciones que podríamos llamar informales y otros con urbanizaciones que cuentan con todos los servicios que existen en cualquier otro punto, como por ejemplo La Paloma y Punta del Diablo. Pero tenemos una oferta más para hacer. Estamos hablando del territorio que se ubica justamente en la zona entre la Laguna Garzón y la Laguna de Rocha, destinado a un turismo de alta calidad y poder adquisitivo y con un modelo que permita conservar el paisaje por su muy baja intensidad de ocupación. Para lograr esto se debe destinar mucha área del territorio que se va a urbanizar a espacios libres, se deben fijar áreas importantes en los predios de las urbanizaciones y un muy bajo nivel de ocupación del suelo con construcciones. Esto, desde luego, hace que suba el valor de los predios que se van a ocupar y que se plantee una exigencia económica mayor para quienes vayan a instalarse allí.

Podemos equilibrar la conservación y la utilización de estos predios, y entendiendo que debemos llevar adelante este modelo de crecimiento en materia turística en el departamento de Rocha, pero también que es preciso mantener los valores ambientales, en el marco de la nueva Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible elaboramos un plan a ser aplicado en esa área de las dos Lagunas. Ese plan aseguraría, en primer lugar, que no se utilizara para urbanización más del 10% de la totalidad del polígono comprendido entre las dos Lagunas, el mar y la Ruta 9; y, además, que de ese porcentaje solo se pueda urbanizar como máximo el 50%. Inclusive, en el plan se establecen estímulos para que el grado de urbanización sea menor. Es decir que como mínimo quien piense llevar a cabo alguna urbanización deberá destinar el 50% a áreas libres, pero en la medida en que destine más espacios a esas áreas libres, podrá obtener una mayor edificabilidad en lo que urbanice. Aquí se contempla una concepción muy actual en la materia: concentrar la parte edificada y dejar más espacios con carácter natural, como campo rústico, para conservar el paisaje.

Una vez aprobado este plan entendimos -y entendemos- que ha quedado develada la incógnita que existía acerca de qué sucedería con respecto a facilitar el acceso al área. Vale decir que ese plan siguió todas las etapas que debía: se puso de manifiesto, se llevó a cabo la audiencia pública, se remitió a la Dinot para que estableciera la coincidencia con las disposiciones de la Ley de Ordenamiento Territorial y además cuenta con un informe ambiental estratégico que fue estudiado y aprobado por la Dinama. También el Ministerio lo aprobó, al igual que por unanimidad lo hizo la Junta Departamental, y ya se están empezando a llevar adelante allí algunos proyectos.

Visto esto, entendemos que no hay ningún inconveniente para que la conexión pueda hacerse mediante un puente y no con balsas. Es más, creemos que si facilitamos la conexión vamos a propender a la conservación del predio como un lugar muy especial y exclusivamente de residencia. Si no existiese una conexión ágil o fácil con los lugares donde se pueden obtener los servicios, seguramente en la medida en que la zona se vaya ocupando -por más que no haya puentes, se va a ocupar; esto ya está sucediendo pues existe una muy fuerte demanda- quienes estén allí van a

reclamar el poder disponer de todos los servicios comerciales -por ejemplo, supermercados- que hoy se encuentran en otro lado. Hay quienes se preguntan qué interés puede tener Rocha en desarrollar una zona si se está previendo que se abastezca fundamentalmente del área urbana de Maldonado o Punta del Este. En primer lugar quiero decir que no podemos pensar con cabeza pequeña sobre nuestro territorio, sino que debemos hacerlo con cabeza de desarrollo de la región. Estamos hablando del desarrollo de la costa atlántica en conjunto con Maldonado que, al igual que Rocha, ha entendido que no competimos sino que nos complementamos. A Maldonado le viene muy bien toda la oferta natural de Rocha y a su vez a nuestro departamento le viene muy bien tener próximo ese buque insignia que es Punta del Este, que acerca a la gente. Precisamente, nosotros contamos con un Centro de Informes en Punta del Este y nos acercamos a muchos turistas que llegan a Maldonado y que tienen como destino secundario Rocha. De esa manera entendemos que tenemos que trabajar.

A mi juicio, la discusión se ha centrado en lo accesorio, es decir, en cuál es el método o el modo de acceso a la zona, cuando la principal duda está despejada para todos: hoy nadie discute que sea conveniente, correcta y justa la conectividad entre el territorio de Rocha y el de Maldonado. Desde el momento en que hay un plan, no existe razón alguna para pensar que ello pueda generar dificultades; además, forma parte de una política de Estado. En ese sentido, creo que podemos reivindicar como ejemplo el mantenimiento que en materia de ordenamiento territorial y ambiental ha logrado Rocha durante cuatro períodos de Gobierno donde han alternado los tres partidos políticos.

En el último período de Gobierno del Partido Colorado se aprobó y comenzó a ejecutarse un plan de excelencia en Punta del Diablo denominado Plan de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Turístico; lo continuó el Gobierno del Partido Nacional, y en el período anterior y hasta el día de hoy lo hizo el Frente Amplio, con el hecho que motivó tanto la atención de los medios de prensa, constituido por la última y parcial demolición en áreas públicas de ese balneario.

En el año 2003 se aprobó la Ordenanza Costera, que es un decreto de ordenamiento territorial que estableció, en líneas generales, el destino de cada suelo sobre la costa atlántica de Rocha. Los planes que este Gobierno ha comenzado a elaborar y a aprobar son como una mirada más detallista a aquella ordenanza general aprobada en 2003 por la unanimidad de los partidos políticos representados en la Junta Departamental. Todo lo que ahora se ha aprobado lo ha sido también por unanimidad; por lo tanto, tenemos la convicción de que cualquiera sea el Gobierno de turno en el futuro, mantendrá la continuidad de estas políticas, más allá de que la población de Rocha las ha asumido como un proyecto propio. Está muy claro que se debe desarrollar la actividad turística al mismo tiempo que se debe preservar el lugar. Hay un valor que la naturaleza nos ha dado que debemos conservar, pero al mismo tiempo tenemos la obligación de convertirlo en un recurso para nuestra gente.

Estos son el espíritu y los lineamientos con que hemos trabajado. Estamos esperando la aprobación que ya está en trámite en el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente. Se solicitó al Ministerio de Transporte y Obras Públicas alguna precisión con respecto al diseño del puente y su opinión respecto a si podría tener o no influencia en la interconexión de la laguna con el océano. Asimismo, se consultó acerca de si la cercanía de la desembocadura de la barra de la laguna en el océano podría influir en la estabilidad del puente. Se está realizando un trabajo de ingeniería y tenemos la convicción de que cuando culmine -de acuerdo a la información que tenemos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas será a corto plazo- estará expedito el camino para que el Ministerio de Vivienda Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente adopte una resolución definitiva.

Es cuanto quería expresar.

SEÑORA PRESIDENTA.- La Comisión da la bienvenida al señor Intendente del Departamento de Maldonado, señor Óscar De los Santos, al Director General de Planeamiento, arquitecto Julio Riella y al Director General de Turismo, señor Horacio Díaz.

SEÑOR DE LOS SANTOS.- Antes de comenzar, pido disculpas por haber llegado diez minutos tarde.

Escuché la exposición del Intendente Barrios y quiero decir lo siguiente. Tenemos un desafío como Nación al ver el crecimiento importante que tiene el turismo; este año quizás lleguemos a los US$ 2.000:000.000 y a los 3:000.000 de turistas, cifras que han venido creciendo en forma sostenida. La perspectiva del desarrollo turístico tiene un fuerte enclave en el turismo de sol y playa y la única costa atlántica que tiene el país está en los departamentos de Maldonado y Rocha; no tenemos forma de corregir la ubicación del país. En Uruguay sigue siendo dominante la incidencia del proyecto turístico de sol y playa, aunque el turismo termal, el histórico y cultural, y el rural vinculado al paisaje y al medioambiente, van a seguir ocupando un lugar importante. La Ley de Ordenamiento Territorial que se aprobó la Legislatura pasada da a los Gobiernos Departamentales ciertas facultades -recurriendo a una serie de procedimientos y protocolos, donde participan el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente y los institutos democráticos de audiencia pública- para ordenar y direccionar la vocación de los perfiles que tienen nuestros territorios. Se estima que más del 50% de los ingresos por concepto de turismo se generan en la costa atlántica, por lo que el desafío del país en ese sentido es extraordinario. En la medida en que se siga desarrollando de esa manera, deberemos abordar temas que durante décadas han estado dormidos, como es el caso de las infraestructuras viales, aspectos vinculados al saneamiento, el abastecimiento de agua potable y energía, la preservación de la faja costera y, como bien decía el Intendente de Rocha, las reservas de agua dulce, que son finitas. A través de los procedimientos establecidos en la Ley de Ordenamiento Territorial y con el respaldo de la Universidad de la República, las dos Intendencias hemos avanzado en la definición de una primera clasificación de suelos donde se distinguen muy bien y se protegen los suelos de vocación productiva y agropecuaria; ahora se está intentando organizar los aspectos vinculados al ordenamiento del territorio con vocación inmobiliaria, así como el desarrollo de los servicios y la logística.

En ese sentido, creo que además de la Laguna Garzón nos une la Ruta 9, sobre la que la Nación está debatiendo las políticas de Estado a seguir. En un país donde hay posibilidades de ampliar la capacidad portuaria para ser un enclave logístico de la región, la costa atlántica se ubica como una alternativa. En paralelo, tenemos el proceso de la minería, que significa un extraordinario desafío, pero también una oportunidad. Esto habla de que se puede modificar la matriz productiva convencional. Hace unos años nadie pensaba que el turismo podía estar cerca de lo que se genera por exportación de carne y que íbamos a dejar de ser un país que era solamente exportador de carne. Los últimos siete u ocho años son testigo de esta diversificación.

Menciono estos temas porque la discusión sobre el puente refiere solamente a un elemento muy específico de una discusión más compleja que debe dar el Uruguay, y ojalá que esto se haga en el marco de una construcción de acuerdos sociales y políticos amplios. Por lo menos en una primera aproximación a este tema, una encuesta de opinión pública habla de un amplio respaldo de los ciudadanos de Rocha y Maldonado para buscar una forma de conectividad. Días atrás me mencionaban que en los países más desarrollados la conectividad se hace a través de puentes o de túneles. Si Uruguay estuviera en condiciones de discutir la construcción de un túnel, no debatiríamos el impacto ambiental del puente. Después de que el Ministro de Transporte y Obras Públicas del período pasado y los dos Intendentes firmamos el acuerdo para el estudio de factibilidad de la conectividad a través del puente, se han tomado cartas en el asunto -a partir de la aplicación de la Ley de Ordenamiento Territorial- y hoy estamos trabajando junto con Treinta y Tres y Lavalleja en un concepto más regional para generar una sinergia de recurso humanos, transporte y capacidades.

Algunas de las zonas mencionadas como de riesgo o más vulnerables de ambos departamentos son los humedales y otros ecosistemas que debemos proteger. En ese sentido, Rocha ha avanzado mucho -al igual que lo ha hecho Maldonado- en las directrices generales de los respectivos planes de ordenamiento territorial. Es legítimo que existan sectores preocupados por el medioambiente que planteen el riesgo de la conectividad de los dos departamentos en caso de no tomarse medidas cautelares para la protección de los ecosistemas. Creo que en este tema, como dije, se ha avanzado mucho, y ahora los riesgos son infinitamente menores que los de hace diez años.

Por respeto a los sectores que manifiestan la defensa del medioambiente, tal como hemos hablado con el Intendente Barrios y con los respectivos equipos de los Gobiernos Departamentales, es imposible sostener un proyecto de desarrollo sustentable desde el punto de vista ambiental si no existe la posibilidad de un desarrollo económico. Dicho de otra forma, las medidas mencionadas por el Intendente Barrios con respecto a la recuperación de la faja costera de Rocha han traído aparejados

conflictos sociales a pesar de que el Estado ha jugado el papel que tenía que jugar. A su vez, esto genera impactos ambientales negativos, como por ejemplo, que el hombre haya ocupado territorios en forma desordenada, sin infraestructura y sin servicios. La no presencia del Estado, en última instancia es lo que generó ese impacto ambiental negativo. A nuestro departamento no le interesa que la gente se vaya sino, por el contrario, le interesa que vengan cada vez más turistas que inviertan más y que esa inversión esté ordenada desde el punto de vista territorial. Por su parte, Rocha y todo el país tienen un desafío enorme por delante ya que agotado el territorio de primera línea en Maldonado -a este ritmo, calculamos que sucederá en treinta o cuarenta años- no cabe duda de que la tendencia será invertir en aquel departamento. Están quienes vamos a Aguas Dulces en Semana Santa a pescar y a comer algún asado, pero hay mucho turismo europeo, de la región e interno perteneciente a un segmento de alto poder adquisitivo que, por lo tanto, requiere servicios de alta calidad y que Rocha necesita desarrollar. En este sentido, la estrategia planteada por el Intendente Barrios -que es compartida por nosotros- está relacionada con esa conectividad por la cual firmamos el acuerdo y permite prestar servicios de alta calidad en la zona desarrollada del departamento de Maldonado para generar inversión que posibilite el desarrollo económico y la demanda de nueva infraestructura de servicios de alta calidad en el departamento de Rocha. La Ruta 9, por donde tendrá que seguir transitando la carga pesada, constituirá el elemento que une los dientes de un peine, permitiendo el desplazamiento hacia la costa con mayor seguridad mediante directrices que impidan que la carga pesada tome el acceso que eventualmente estará en el puente de la Laguna Garzón, y deberá acomodar nuevos polígonos de logística de redistribución, tal como se prevé en los planes locales.

Cuando hablamos de desarrollo e inversión nos referimos a la gente que trabaja en ese rubro en términos de proximidad y de conectividad; no solo está implícita la inversión y el capital, sino también la gente que va a prestar los servicios de construcción, pintura, limpieza y tareas domésticas. Tal como decía el Intendente de Rocha, este es un proceso dentro de un proyecto de desarrollo territorial inclusivo, que habla de la necesidad de generar mayores capacidades.

Este proceso de interconectividad de Rocha y Maldonado está centrado en la discusión del puente de la Laguna Garzón -que, reitero, requiere de un debate mucho más amplio que estamos en óptimas condiciones de dar; diría que estamos obligados a dar- y es un proceso continuo que en algún momento tendrá una meseta. Ojalá que llegado ese momento el país haya desarrollado una serie de capacidades que nos permitan no retroceder, particularmente en lo que tiene que ver con las conquistas vinculadas a la inversión, al empleo, a las condiciones de vida y a la protección del medioambiente. Aun con las medidas cautelares y restrictivas que está tomando -sabemos que con mucha responsabilidad- el Gobierno de Rocha, es cierto que el disfrute de estos bienes vinculados con el territorio, con el paisaje, con la democratización del acceso de los turistas y de los nacionales, se da de distinta forma en una organización que tiene determinada concentración de residentes que en otra, donde cada casa necesita cinco hectáreas. Allí se da una discusión de fondo y Rocha tiene que recorrer ese camino, pero estoy seguro de que tiene la perspectiva de concentrar mayores posibilidades en algunos lugares del territorio.

Esa discusión debe ser muy transparente por las fortalezas y los desafíos que tiene por delante, porque el turismo alternativo, paisajístico y cultural, tiene una extraordinaria exponencialidad de crecimiento, así como el turismo termal y otros. Estamos convencidos de que en el Río de la Plata y en el Océano Atlántico lo que dicen los elementos que hemos podido medir hasta ahora es dónde se va a desarrollar y dónde tienen mayor potencialidad el turismo, en cantidad y en calidad de recursos y de posibilidades de redistribuir la cantidad de gente que ocupa.

Este proceso de interconexión entre Maldonado y Rocha fortalece a los dos departamentos mediante una estrategia que incorpora en ese concepto de región a Rocha, Treinta y Tres, Lavalleja y hasta a una parte de Canelones y Cerro Largo. El otro día hubo una reunión en Maldonado y vamos a ir a otra en Treinta y Tres. Esto va a tener que redefinir, con o sin puente, la discusión sobre el transporte colectivo de pasajeros, problemas de vivienda, infraestructura, saneamiento y energía eléctrica. Esta oportunidad que tenemos, que es un elemento más en la suma de eslabones que se han ido construyendo, es determinante para resolver a favor de esa interconectividad que nos permita acelerar el proceso, porque como bien decía el señor Intendente Barrios, se va a dar igual con o sin puente, con o sin túnel; pero la discusión es más compleja, más seria, más rica e interesante en términos de perspectiva de lo que se ha planteado como titulares en algunos medios.

La vocación de acuerdo político e institucional se refrenda en planes de ordenamiento territorial y en directrices aprobadas por las Juntas Departamentales de Maldonado y de Rocha. Se toman las medidas cautelares de protección del medioambiente, se apuesta al desarrollo y a la inclusión en los territorios, y se le aporta a la Región Este un proyecto de país bastante interesante, que es el manejo científico del territorio, y no se deja al libre albedrío de los gobernantes de turno, que plantean estrategias consensuadas.

SEÑORA PRESIDENTA.- Si no hay más intervenciones, abrimos el espacio para las preguntas.

SEÑOR BORDABERRY.- Agradezco a los señores Intendentes por su presencia y, si me permiten, voy a hacer la génesis de esta convocatoria.

Ella surge a partir de una convocatoria a la señora Ministra de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, porque en una publicación se habló de las dudas que tenía acerca del emplazamiento del puente, sobre el relacionamiento entre el puente y el litoral marítimo de la laguna, las barras y la apertura. Tuvieron particular resonancia las palabras del señor Director Lazo cuando dijo que “esa respuesta acerca del impacto del puente no la puede dar ni Mandrake”, y lo cito textualmente. Cuando dijo que evidentemente este era un pedido rebuscado y al que no se podía dar respuesta, quisimos informarnos. Entendimos que las palabras de un Director del Ministerio de Transporte y Obras Públicas con respecto a una Ministra habían sido muy fuertes.

Además, nos genera dudas; quizás detrás de esto haya un promotor privado que esté representado en los trámites en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y que como es habitual en los trabajos ambientales sea quien pague los estudios. Obviamente que ese promotor privado busca el lucro, y en un sistema capitalista como el que vivimos en el Uruguay -específicamente en los departamentos de Maldonado y Rocha- es sensato que este tipo de promotor busque el beneficio. Ahí es cuando intervienen el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente y la Comisión de Vivienda y Ordenamiento Territorial del Parlamento para que ese lucro -que repito es lógico y sensato y con el que no estoy en desacuerdo- se adecue a las normas de ordenamiento territorial y no perjudique valores que tiene nuestro país.

A partir de la comparecencia de la señora Ministra, de las dudas que se manifestaron, del estudio que se hizo respecto al relacionamiento del puente con la laguna y el litoral marítimo, y del informe presentado por la empresa, a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a la DINAMA, concluimos que en este último se hace un enfoque contrario al que debiera ser. Concretamente, el informe expresa cómo el litoral marítimo de la laguna afectaría al puente, lo cual es un grave error, porque de lo que se trata es de analizar cómo el puente afectaría al litoral marítimo de la laguna; este es uno de los elementos que debe corregirse. Repito: lo que debiera preocupar es cómo el puente afecta al lugar y no cómo el lugar afecta al puente. Asimismo, luego de su comparecencia la señora Ministra nos planteó algunas propuestas en las que está trabajando, por lo que nos gustaría saber cuál es vuestra opinión.

Deseo señalar que en lo personal me tocó trabajar -en aquel entonces el Intendente Barrios era Diputado- desde el Ministerio de Turismo y Deporte, en el Plan de Ordenamiento Territorial, en el Plan de Excelencia de Punta del Diablo, en el cual aprendimos bastante de los técnicos, quienes siempre nos decían que había que tratar de sacar presión a la costa, es decir, que no haya una consolidación vial de la costa sino caminos alejados, y que por el sistema de peine se hagan rutas de ingreso. En consecuencia, esto no es cuestión de un túnel o de un puente, sino de una consolidación vial de la presión sobre la costa.

En este punto la señora Ministra nos decía que estaba analizando algo que evidentemente va a afectar tanto al departamento de Maldonado como al de Rocha y que lo mejor sería desafectar la Ruta 10 como ruta nacional y diseñarla como una ruta de bajo tránsito para preservar la zona. Comparto lo expresado, pero obviamente, un puente en ese lugar no estaría yendo en el camino de una ruta de bajo tránsito sino que, por el contrario, lo aumentaría.

Por otra parte, también nos planteó que de una vez por todas la Laguna Garzón debiera ser integrada al Sistema Nacional de Áreas Protegidas -incluso hay un pedido del año 2007 que aún no se ha concretado- en cierta forma porque eso implicaría elevar determinados requisitos para la zona, lo que siempre es bueno. Recuerdo también las enseñanzas que en aquel entonces nos brindara el señor Díaz Maynard, quien estaba en Probides e hizo un trabajo formidable en el departamento de Rocha, que creo es la base de todo lo que vino después. Entonces, sería bueno saber si los Intendentes están de acuerdo en integrar la Laguna Garzón al Sistema Nacional de Áreas Protegidas, así como en desafectar la Ruta 10 de su carácter de ruta nacional para diseñarla como una ruta de bajo tránsito para preservar la zona.

En Maldonado se ha hecho un trabajo formidable en las directrices del ordenamiento territorial -si no es el primero, es el que más se ha desarrollado- y se ha establecido desde la Ruta 9 hacia el océano una zona rural potencialmente transformable en su amplia mayoría. Sin embargo, en el caso de Rocha todavía no se han establecido las directrices del ordenamiento territorial y lo que hay es una ordenanza costera. Quiere decir que el desarrollo costero está más pensado que el ordenamiento territorial. Y ahí cito nuevamente palabras de la señora Ministra de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, en el sentido de que las tensiones entre lo nacional y lo departamental aparecen nuevamente, en especial cuando se piensa en construir un puente que comunique dos zonas, una de las cuales tiene un ordenamiento territorial muy bien pensado, como es el caso de Maldonado, en la medida en que enfoca el crecimiento costero y uno más desde el interior, lo que es más amigable y a más largo plazo. No digo que Rocha no lo vaya a hacer, pero todavía no lo llevó a cabo, por lo que estamos enfrentando directrices departamentales ya establecidas en un departamento y en el otro una ordenanza costera que nos merece alguna duda.

El otro punto que me parece importante y sobre el que también hablamos con la señora Ministra tiene que ver con que la objeción de su Cartera no solo es sobre un tema de ingeniería, sino también con respecto a uno ambiental. Por tanto, el enfoque del Ministerio de Transporte y Obras Públicas quizás sea equivocado porque alude a pedir a la Facultad de Ingeniería una respuesta, y el señor Director Nacional de Vialidad, ingeniero Luis Lazo, dice: “Creo que no hay respuesta”. Pensamos que en este caso hay que tener otro tipo de visión.

Es obvio que en caso de que estén aprobadas las directrices de ordenamiento territorial, hay un trámite a cumplir en el marco del Plan de Adecuación Integral -PAI- que otorga una visión del departamento en ese sentido que quizás no tiene el otro. Me gustaría saber en qué situación están las directrices de ordenamiento territorial en el departamento de Rocha.

Muchas gracias.

SEÑOR BARRIOS.- Antes que nada, debo señalar que cuando se van a adoptar resoluciones y a establecer políticas, es preciso analizar las prioridades.

En el departamento de Rocha tenemos la costa, pero también un territorio muy importante en el que se desarrolla una actividad económica realmente relevante. No solo se trata de la tradicional agricultura del arroz, sino que también se ha agregado la del secano y hay una modernización muy fuerte de la explotación ganadera a influjo, precisamente, del crecimiento de la agricultura, así como un desarrollo de la forestación, el cultivo de olivos a raíz de inversiones externas y la lechería. En fin, tenemos una actividad muy fuerte.

¿Cuál es el lugar en el que el potencial de desarrollo está menos explotado? Sin ninguna duda, en al área turística. En el área del arroz no hay posibilidades de producir más, salvo la mejora tecnológica que se viene dando; se industrializa el 80%. ¿Qué debemos hacer? Cuidar las infraestructuras de comunicación para que puedan trabajar en buenas condiciones. La agricultura también está creciendo y la ganadería es su sostén tradicional.

En el desarrollo turístico es donde tenemos un menor potencial utilizado y los mayores riesgos territoriales se presentan en la costa. Esto se ha dado en el Cabo Polonio, en Valizas, en Aguas Dulces y en Punta del Diablo. Entendimos que no era cuestión de continuar políticas muy ciertas de

revertir esa situación, teniendo que retirar a quienes se instalaran desordenadamente en la costa, sino que lo primero que debíamos hacer era ordenar la zona que está para ocuparse y que tiene gran demanda.

Hoy estamos trabajando en las directrices del resto del departamento, pero insisto: lo primero que teníamos que hacer era ordenar esa zona. No habríamos hecho nada si hubiéramos elaborado las directrices de todo el departamento sin enfocarnos en ese punto. Por esa razón, como la ley no establece qué es lo que debe hacerse primero y qué después, se puede ir trabajando por puntos, y elegimos el más cercano.

No queremos quitarle más tiempo a la Comisión, pero quisiéramos mostrarles el trabajo que hicimos en esa área y que demuestra que lo hemos llevado a cabo de una forma muy responsable. De hecho, se logró un diseño que equilibra el desarrollo económico con la conservación, pasando por todas las etapas establecidas de acuerdo a la Ley de Ordenamiento Territorial. Por estas razones, no se trata de una mera ordenanza costera, sino de un plan de ordenamiento territorial local parcial, que se incluirá en lo que serán -digo "serán" porque no están aprobadas, pero sí elaboradas y estudiadas- las directrices departamentales. La idea es que se ocupe ordenadamente. Primero estaría La Paloma, que es la ciudad más antigua, -tiene 100 años- y se ocupó ordenadamente, y luego Rocha. Lo que ocurre generalmente es que el Gobierno Departamental, una vez que está ocupado el territorio, debe expropiar y reconocer las situaciones que se han creado. Así sucedió en Valizas, en Aguas Dulces y en la Barra del Chuy. Reitero que en estos casos el Gobierno Departamental tuvo que reconocer las situaciones creadas. Esa es la razón por la cual realizamos el plan local antes que las directrices departamentales; allí estaba el foco del problema y era ahí donde podíamos actuar.

En cuanto a desafectar la Ruta 10, estamos de acuerdo con la señora Ministra y con ella hemos conversado. Nos parece correcta la desafectación, pero no tiene que ver con los puentes, porque consiste en asegurar que esa ruta no va a seguir hacia adelante como tal, es decir que en la Laguna de Rocha se corta. La Ministra nos explicó que ese es el objetivo. Luego, a través del diseño, se piensa en hacer un lugar de más lento tránsito; como es un lugar terminal, no es de alta velocidad. Para desafectarlo es imprescindible aislarlo, porque de lo contrario no necesitamos desafectarlo; lo aislamos y entonces pasaría a ser uno de los tantos tramos que no funciona como ruta sino como camino. La Ruta 14 es un ejemplo; tiene una cantidad de tramos que en definitiva son caminos locales. Así es como funcionaría la Ruta 10, no necesitaríamos desafectarla, tendría el nombre de ruta, pero no actuaría como tal.

Con respecto a las áreas protegidas, hemos propuesto que se designe la Laguna Garzón como área protegida y que se la incluya en el Sistema Nacional de Áreas Protegidas. Rocha es el Departamento que tiene más áreas de esta naturaleza. Por ejemplo, podemos mencionar el Cabo Polonio, ya que fue justamente el Gobierno Departamental de Rocha el que propuso que se designase como área natural protegida. También hemos coincidido con la señora Ministra en que se designe como área natural protegida la Laguna Garzón, porque entendemos que no interfiere con nuestros proyectos y planes.

Después está el punto señalado por el señor Senador en el sentido de que no estaríamos frente a un tema de ingeniería y porqué se consulta a la Facultad de Ingeniería.

SEÑOR BORDABERRY.- Simplemente voy a hacer una aclaración.

Nosotros no dijimos que no se trata de un tema de ingeniería -estamos repitiendo palabras de la señora Ministra- sino que no es solo un tema de ingeniería. Quería aclarar este aspecto porque de repente no se interpretaron bien mis palabras o no fui claro.

Me refiero a que tal vez sea necesaria una mirada desde distintas ópticas porque, evidentemente, la afectación del litoral marítimo y las lagunas, así como la relación entre ellas y cómo las afecta el puente, no es solamente un tema de ingeniería, sino que también existen connotaciones ambientales. Por ejemplo, en el estudio ambiental que se presentó se dice que esto ahuyentará la

fauna existente y que no hay medidas de mitigación previstas. Reitero que esto es lo que expresa el informe que presentó la empresa Jawinsky a la Dinama.

Entonces, obviamente no debemos tener en cuenta solamente una mirada desde el punto de vista de la ingeniería, sino además desde otras ópticas.

SEÑOR BARRIOS.- Desde el punto de vista ambiental, es la Dirección Nacional de Medio Ambiente la que analiza estos temas y la que debe expedirse al respecto. La resolución del Ministerio, que se comunicó a la Cartera de Transporte y Obras Públicas -no somos nosotros quienes resolvemos en ese sentido- se refería, específicamente, al puente; es más, en conversaciones que mantuvimos con la señora Ministra, ella sugirió que se consultase al Instituto de Mecánica de los Fluidos e Ingeniería Ambiental -el IMFIA- de la Facultad de Ingeniería para analizar cómo podía incidir el puente en el comportamiento de la desembocadura, de la unión de la laguna con el océano y, a su vez, cómo incidiría ello en la estabilidad del puente.

Desde luego que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no va a analizar los aspectos ambientales, sino que ese estudio está a cargo de la Dinama, que lo lleva a cabo con el mismo sistema que en todos los casos. El proponente presenta un informe ambiental que estudian los técnicos de la Dinama, determinado luego si es correcto o no, si es aceptable o no y si se deben incorporar o no medidas mitigatorias.

En definitiva, es la Dinama el órgano que resuelve al respecto y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sin duda informará sobre los aspectos de ingeniería que, precisamente, son su responsabilidad. Si bien se ha establecido -porque se firmó un convenio entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, las dos Intendencias y la empresa en cuestión- que la firma se hará cargo del costo del puente, es el mencionado Ministerio el responsable de controlar el proyecto, la dirección y establecer los parámetros para que la obra se encuadre dentro de las exigencias pertinentes para cualquier puente sobre rutas nacionales.

En ese sentido, en algún momento se planteó, como garantía para que no hubiese allí un tránsito pesado, que el puente fuese para menor carga, pero el Ministerio de Transporte y Obras Públicas manifestó que puede regular y prohibir el tránsito pesado allí pero que no se puede construir un puente para 20.000 kilos porque un día podría suceder que, por una distracción, suba un camión con 40.000 kilos de carga y el puente se caiga.

Es decir que la responsabilidad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas es con respecto a los puntos técnicos de la construcción y de la estabilidad del puente; lo demás es responsabilidad de la Dinama.

SEÑOR DE LOS SANTOS.- Hoy en día, el trazado del puente, con las columnas y las vigas respectivas, llega a la mitad de la laguna y, dicho esto en una forma no muy ortodoxa desde el punto de vista de las técnicas constructivas, esto se transforma casi en una red sobre la laguna. En lo personal, no conozco nada de la materia, y no voy a opinar técnicamente porque no me corresponde, pero quiero decir que, efectivamente, hoy por lo menos tendrían que visualizarse los impactos de ese trazado en el lugar en que ya existe. A simple vista, quienes vamos a pescar nos damos cuenta de cosas, que no han sucedido pero que se podrían estimar en la discusión virtual que es posible que acontezcan.

Como muy bien planteaba el señor Senador, la nueva Ley de Ordenamiento Territorial genera herramientas para los Gobiernos Departamentales -en términos del mundo capitalista en que hoy vivimos- que no existían hasta el momento. Entre otras cosas, al darle más valor al territorio, permite que exista para las comunidades un retorno mayor y que se empiece a incorporar, desde la academia y la propia ley, un concepto bastante venido a menos, que es la plusvalía. Esto permite que ese valor agregado de la tierra, que beneficia a la comunidad a través de su estado nacional o departamental y de los actos complejos de gobierno, sea distribuido en infraestructura, servicios y logística. Creo que constituye una herramienta muy interesante recién explorada.

En Maldonado existe una ordenanza de retorno por mayor valor a través de la cual, en caso de que alguna ordenanza se cambie otorgando más metros de altura o mayor volumen, el inversor debe devolver un porcentaje de esa plusvalía, que se destina a un fondo para la obra de infraestructura, particularmente en los lugares de residencia permanente como el fraccionamiento, urbanización, barrio obrero y demás.

Con la Ordenanza Costera, el Intendente Barrios intenta ordenar el lugar más vulnerable y expuesto por las diferentes actividades que comenzaron a gestarse exponencialmente, además de ser quien toma la iniciativa con respecto a la necesidad del puente. A partir del encuentro con el ex Ministro Rossi, el Intendente Barrios, nosotros y con la presencia del entonces Ministro Arana, se firma un acuerdo para la creación de una comisión de seguimiento para la planificación de los territorios, que se integraba con normas distintas, planes más avanzados y con diferentes elementos que había que considerar.

Desde el punto de vista urbano, la academia recomienda evitar la conurbanización y que el trazado de las rutas sea un elemento de separación entre el océano y el desarrollo urbano. No cabe duda -recién me decía nuestro compañero del equipo de planeamiento, como así también el Director de Planeamiento de Rocha- de que en algunos de los trabajos de ese plan de integración regional en la costa entre las dos Intendencias, uno de los elementos de la ordenanza de Rocha refiere a que el actual trazado de la Ruta 10 -en seguida que sale del puente Garzón- tiene 1,5 kilómetro de distancia con la zona de costa y en algunos casos llega a superar los 2 kilómetros de distancia. No es la misma situación que se da en la rambla de Montevideo ni en las playas Mansa o Brava de Punta del Este, incluyendo el trazado actual de la Ruta 10, que atraviesa La Barra y toda una zona costera donde la distancia entre el mar y la ruta llega a ser de escasos 100 metros, en algunos casos, y de 500 en otros.

Coincidiendo con la idea de desafectar su carácter de ruta nacional -la idea es fortalecer en el plano estratégico el eje de la Ruta 9- no cabe duda de que la ubicación del actual trazado de la Ruta 10, transformándose eventualmente en una avenida de conectividad interna del trazado urbano de Rocha, va a tener el mismo efecto que hoy tiene en el resto de los departamentos, con la característica a favor de que en Rocha está mucho más alejada de la costa: entre 1.500 y más de 2.000 metros.

Esta preocupación planteada por el señor Senador es válida y la señora Ministra, con mucha transparencia -por lo que tengo entendido- lo ha planteado en esta Comisión del Senado porque, efectivamente, el procedimiento que se intenta recorrer es para buscar algunas certezas. No cabe duda de que el manejo integral del territorio tiene fortalezas y debilidades; para buscar esas certezas, se debe identificar las debilidades.

En la última audiencia pública a la que pude asistir, realizada en Maldonado, donde se dio cita un gran número de ciudadanos y organizaciones ambientalistas, percibí la existencia del temor de que la interconectividad de Maldonado con Rocha a través del puente de la Laguna Garzón no tuviera límite y que -como decía el Intendente Barrios- atentara contra el área protegida de la Laguna de Rocha, que constituye un gran ecosistema. En cuanto a esa debilidad que se percibe en la opinión pública y que la Ministra plantea como una cuestión que debe abordarse, cabe precisar que no se tienen seguridades, aun cuando no hubiera desarrollo inmobiliario o urbano en el entorno de la Laguna Garzón, y lo mismo sucede con la Laguna de Rocha, aunque no quiero meterme en temas de otro departamento. La experiencia que nosotros tenemos es la de la Laguna del Sauce, que es nuestra principal reserva de agua dulce. En ese caso, los aspectos vinculados a la contaminación no tienen que ver con el desarrollo de acciones humanas en términos de urbanización sino más bien con las de desarrollo agropecuario. Estoy seguro de que los fosfatos, fertilizantes y otros químicos generan mucha más contaminación en la Laguna del Sauce que la que se produciría si hubiera un desarrollo urbano planificado, con saneamiento y otras prestaciones. Esto es muy evidente en la cuenca de la Laguna del Diario, y cabe aclarar que el concepto de cuenca que maneja la academia no es sólo el lugar donde se piensa instalar, por ejemplo, un puente, sino el entorno y lo que influyen los elementos contaminantes.

Considero que el hombre se debe organizar a través del Estado y la participación privada, volcándose a aquellos sectores que van a tener más plusvalía para poder financiar estas inversiones. La ley nos otorga herramientas modernas -como la de participación público - privada que votó el

Senado, que todavía no hemos explorado- que nos permiten acelerar el proceso de desarrollo utilizando la planificación, el ordenamiento y poniendo en valor los territorios.

Para terminar, me quiero referir a precisiones que es común escuchar en las audiencias públicas, que respeto mucho pero no comparto. Es muy probable que un ciudadano que se instala en un lugar del territorio diga que se quiere transformar en el protector de ese medioambiente y no quiere que lo toquen. Lo que quiere, en realidad, es levantarse, mirar las aves, la laguna, el mar y las olas; es más, esa es su principal preocupación y no le importa cómo y de qué viven en el resto del territorio. No le preocupa a qué hora se levanta otra gente ni si tiene trabajo. Digo más; como parte de la oferta y demanda del mercado, es posible que eso muchas veces le financie una mano de obra más barata que no esté lo suficientemente calificada. Quienes hemos incursionado en el tema del turismo y tenemos responsabilidad en algunas partes del territorio nos damos cuenta de lo que estoy diciendo. Sin embargo, a ese ciudadano que defiende ese paisaje con muchas ganas -y yo lo respeto porque creo que sirve para construir identidad, aunque a veces la individual y no la colectiva- no le preocupa cuántas hectáreas se inundaron para construir una represa y tener energía eléctrica, aunque él la consuma; no le preocupan las condiciones del agua dulce para transformarse en agua potable ni la intervención que se haga en el territorio para conectar esa agua potable entre la laguna y el lugar en que vive; tampoco le inquieta dónde va el saneamiento con los desechos que él genera y que en algún lugar se deben tratar y procesar. Es más, deja de ser un problema de él; simplemente usufructúa la energía y el agua potable, aporta y demanda de la red ese servicio, pero no le preocupa. Muchas veces, mientras esté al alcance de la mano, tampoco le interesa de dónde viene el trabajador o la trabajadora que va a prestar los servicios ni en qué condiciones vive. Sin embargo, al Estado sí le preocupan estas cosas porque el concepto del manejo del territorio es mucho más integral que el concepto del manejo parcial de los pedacitos de territorios.

Considero que, en el marco de esta discusión, vamos construyendo una serie de herramientas, pero todavía nos faltan más certezas. Creo que estamos recorriendo los caminos correctos para que aquellos que defienden el medioambiente, al igual que lo hacemos quienes estamos en los distintos niveles el Estado, tengan herramientas legales e instituciones que les permitan asegurar el desarrollo de quienes visitan y quieren ver el paisaje, pero también de quienes viven de ese paisaje y necesitan resolver sus condiciones de vida. Esta es una cuestión *sine qua non* para asegurar la preservación del medio ambiente; no hay otra forma.

En Rocha se empezó a corregir ese tipo de desarrollo hace 20 años, a través de los gobiernos de todos los partidos, porque no puede ser sostenido en el tiempo y a la larga genera más impactos ambientales negativos que positivos. Para comprobarlo alcanza con bajar a las playas de Rocha. Esto se resuelve con más infraestructura, más servicios, más inversión, más desarrollo del capital privado y un Estado socio para poder lograrlo. Entonces, los aspectos técnicos entre los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente son tratados por ellos. Como decía el Intendente Barrios, existe una opinión favorable a transformar la Ruta 10 en una avenida. Para ello, el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente debe velar por el cumplimiento de la ley y tratar de tornar las debilidades en fortalezas y seguridades y, a su vez, el de Transporte y Obras Públicas debe plantearse cuáles son las condiciones óptimas de ingeniería de un puente. En este sentido, estoy seguro de que el hombre no solo realiza cálculos de resistencia del puente, sino que también contempla sus condiciones paisajísticas.

SEÑORA PRESIDENTA.- Efectivamente, basta con observar el puente que construyó el señor Leonel Viera para darse cuenta de las cosas fantásticas que se pueden lograr.

SEÑOR MOREIRA.- Ante todo queremos darle la bienvenida a los señores Intendentes. Quiero aclarar que los integrantes de la Comisión de Transporte y Obras Públicas hemos sido invitados a esta Comisión por gentileza de sus miembros.

Nos parece sumamente interesante esta temática, que fue planteada hace un tiempo. Recuerdo que en el período pasado, como integrantes de esta Comisión recibimos a la entonces Directora Nacional de Medio Ambiente, ingeniera Alicia Torres, y al señor Ministro de esa época, ingeniero Carlos Colacce. En esa oportunidad tratamos el tema del puente, aunque también hablamos del departamento de Rocha, donde se generó el emprendimiento, concretamente en el paraje Las

Garzas. Recuerdo que fue un tema muy polémico en el que hubo acciones judiciales y se presentó una acción de amparo, además de darse un debate en la Junta Departamental correspondiente. En ese momento se nos envió un proyecto de modificación de la recientemente aprobada Ley de Ordenamiento Territorial, que resultó de aplicación a estos emprendimientos costeros.

El ingeniero Alberto Constantini había elaborado un proyecto de urbanización sobre una superficie de doscientas y pico de hectáreas en el paraje Las Garzas, el cual preveía -si mal no recuerdo- cerca de quinientos lotes de más de dos mil metros. Pero había un conflicto con esta Ley de Ordenamiento Territorial a raíz de un tema de fechas; en una primera instancia, el Ministerio categorizó al proyecto como A y luego como B, lo cual indicaba que requería un estudio de impacto ambiental previo. Sin embargo, posteriormente lo volvió a categorizar como A porque el proyecto, aparentemente, habría sido cambiado en virtud de las cárcavas, que son un proceso erosivo que no sé bien en qué consiste. Recuerdo que se argumentó que el segundo proyecto era diferente al primero y que, por tanto, la categorización no requería un estudio de impacto ambiental previo.

Todo esto generó una gran polémica. Estamos ante una de las dos patas de ese proyecto, que no es solo del señor Constantini -aunque obviamente lo beneficia- sino que se trata de un puente en la Ruta 10 que une los dos departamentos, asegurando una conectividad superior a la que existe en el presente, que consiste en un servicio de balsas, aunque con poca oferta y poca demanda. Esto tomó estado público porque, evidentemente, el puente era un aporte al proyecto de urbanización del señor Constantini; recuerdo que en ese momento hubo una sentencia de una Jueza a raíz de una acción de amparo, en términos muy duros con respecto a algunos detalles del procedimiento llevado a cabo. El tema del puente quedó por allí y no sé qué pasó con Constantini, pero imagino que es un proyecto de urbanización que se sigue desarrollando.

Estaba leyendo una muy interesante exposición del señor Intendente de Rocha en la Comisión de Medio Ambiente de este año, en la que presenta este plan parcial de ordenamiento territorial en las lagunas costeras y que tiene preceptos que compartimos. Hoy se citaba aquí una ordenanza costera del departamento de Rocha que comenzó su proceso de aprobación en el año 2001 y culminó en 2003. Pasó por gobiernos de distinto signo político y creo que fue una buena cosa para propender al desarrollo de un departamento que en ese aspecto ha crecido muy desordenadamente; tenemos variados ejemplos de cosas que no se deberían haber hecho pero que se hicieron como, por ejemplo, las demoliciones en Punta del Diablo hace algunos meses. De modo que coincidimos en que hay que ordenar el territorio, en que no se pueden permitir esas construcciones absolutamente ilegales y que no contribuyen en nada al desarrollo de los departamentos. Quienes fuimos Intendentes sabemos cuánto importa ese aspecto en estos dos departamentos que tienen una riqueza costera importante -y que como bien decía el señor Intendente De los Santos, son los únicos que tienen costa sobre el océano Atlántico- y cuánto debemos aprovechar esa potencialidad, en especial Rocha, que en esa materia ha estado rezagado.

También hay normas vigentes y esta Ley de Ordenamiento Territorial nos impone límites. Tengo curiosidad porque perdí contacto con el tema y me gustaría saber cómo va. Creo que el proyecto de fraccionamiento preveía terrenos de 2.500 metros con una única servidumbre de paso hacia la costa, lo que fue modificado por normas posteriores, que no lo alcanzaron -no estoy seguro, pero por lo que he leído, entiendo que este plan parcial de ordenamiento es de fecha posterior- y cuyos principios rectores no puedo menos que compartir. Ellos son, por ejemplo, la compatibilización con el Sistema Nacional de Áreas Protegidas, la accesibilidad universal al espacio costero, una bajísima ocupación del suelo, la preservación del paisaje y promoción del uso residencial de baja intensidad. Se trata de un proyecto de grandes predios para gente de alto poder adquisitivo, pero me pregunto si se compatibiliza esta única servidumbre de acceso a la playa con la accesibilidad universal del espacio costero. Seguramente, mejora la situación actual, porque ahora creo que no hay ninguna accesibilidad, aunque tampoco asegura que cualquiera pueda bajar por calles tan distantes. En apariencia habría una sola bajada a la playa en 1.500 metros, pero no lo sé porque eso es lo que había escuchado en aquel momento.

Ese proyecto está muy ligado al puente porque, en definitiva, Constantini es el que lo paga. Me parece muy bien que el Estado no gaste dinero, pero también quiero saber que quien pone los recursos lo haga de buena forma. El Intendente de Rocha decía que le parecía bien integrar la Laguna Garzón y su área circundante al Sistema Nacional de Áreas Protegidas, categoría a la que ya

pertenece la Laguna de Rocha. Esto puede generar alguna diferencia de criterio con aquellas personas que están en este Sistema, pero el otro día leí un informe del Departamento de Gestión del Sistema Nacional de Áreas Protegidas en el que se arriba a conclusiones muy duras, no solo en cuanto a la ubicación de la traza del puente, sino a su construcción.

Tal como lo hice en la sesión anterior de la Comisión, voy a leer el informe del señor Mario Batallés, quien no sé si sigue siendo Jefe del Departamento de Gestión del Sistema Nacional de Áreas Protegidas. Entre otras cosas expresa: "La idea de la conexión de los dos tramos de Ruta 10 mediante un puente sobre la Laguna Garzón constituye una fuerte amenaza para el ecosistema en su conjunto y especialmente para el tramo incluido entre la propia Laguna Garzón y la Laguna de Rocha. Si queremos conservarlo será necesario tomar en consideración la no construcción del puente, debiéndose considerar que además de los problemas que puede generar el puente en sí mismo, con las consecuencias negativas que puede generar su obrador y alteración de flujos en la Laguna, sino por lo que significaría un incremento de tránsito y nuevas y fuertes acciones antrópicas". O sea que el informe del señor Batallés es negativo y por eso digo que la inclusión llevaría a un choque frontal.

También di cuenta de un informe que fue solicitado por la Facultad de Ciencias a un experto español que también es muy severo y que si bien no se opone frontalmente a la construcción del puente, pone reparos de tipo ambiental. Entiendo que todo esto debe ser tenido en cuenta por parte de los Ministerios de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente y de Transporte y Obras Públicas, y también por los Gobiernos Departamentales, porque es un llamado de alerta que hace que tengamos que extremar el celo en la construcción o no del puente. Obviamente que esta construcción tiene sus ventajas, porque no es lo mismo cruzar en balsa que por el puente o que subir hasta la Ruta 9; eso nadie lo puede ignorar. En cuanto a la accesibilidad, no hay ninguna duda.

En lo que tiene que ver con la propia construcción, con la forma arquitectónica en sí misma, en cuanto a la traza -porque hay un proyecto presentado cuyo estudio de impacto ambiental lo hace la misma empresa Consultatio que trabajó para Constantini- hice un pedido de informes al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas preguntando si eso aseguraba la objetividad que requieren las circunstancias entre quien le paga a un emprendedor privado y luego le pasa ese mismo estudio al Ministerio para que lo tome como propio. Hice el planteo teniendo en cuenta, además, un informe previo de la Dirección Hidráulica y Fluvial de la Dirección de Hidrografía, que también es muy crítico con el estudio de impacto ambiental, que dice que es muy débil e inconsistente lo que se aporta al Ministerio de Transporte y Obras Públicas para que diga si hay puente, dónde y cómo.

Esta es mi preocupación y por eso quería conocer la visión de los señores Intendentes. Entiendo que su opinión es muy importante en un tema que tiene un efecto esencial sobre un territorio frágil, sobre todo en lo que hace al departamento de Rocha y a las lagunas en particular. El otro día se decía que es mucho mejor el sistema de peine, y por supuesto que la desafectación de la Ruta 10 como ruta nacional me parece una medida absolutamente imprescindible. Veo que los Intendentes están de acuerdo en que se corte a la altura de la Laguna de Rocha para desde allí subir a la Ruta 9. Se dice que las ramblas y las rutas costeras no son buena cosa porque afectan el medioambiente, sobre todo en las superficies de este tipo, que son muy frágiles, y ahora hay que recordarlo cuando se está por presentar el proyecto de directrices nacionales para la zona costera. Se va a elaborar una norma nacional que va a regular minuciosamente todo lo que tenga que ver con este tipo de territorio, que naturalmente merece una protección especial.

En síntesis, me gustaría conocer cuál es la visión que respecto a este tema tienen los Intendentes, cómo ven las objeciones que se han planteado; también deseo que se informe qué ha pasado con el emprendimiento Las Garzas. Entiendo que es ilustrativo conocer la opinión de los Jefes Departamentales.

SEÑOR BARRIOS.- Voy a referirme entonces a lo que sucedió respecto a los temas mencionados, a la acción de amparo y a las actuaciones judiciales que se llevaron adelante.

El fallo que menciona el señor Senador en la acción de amparo fue anulado por el Tribunal de Apelaciones. Inclusive, fue motivo de observación porque en la redacción del fallo se había ingresado en asuntos que no eran los centrales sobre los cuales se debía decidir. En definitiva, lo que

importa es que la acción de amparo fue denegada por el Tribunal de Apelaciones. A partir de ahí se generó una cantidad de juicios; creo que llegaron a un total de dieciséis: contra Consultatio, la Intendencia, el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente y la Junta Departamental de Rocha. Hace poco, quienes los promovían desistieron de todos porque llegaron a un acuerdo que, supongo -no puedo asegurarlo- debe ser económico.

En cuanto al proyecto informado por Consultatio para la empresa controlada por Constantini, debo precisar que se ajusta perfectamente a las normas que luego se incluyeron en el Plan Parcial de Lagunas Costeras. Hemos tomado como norma no hacer excepciones, y cuando fijamos determinadas condiciones a un inversor, las repetimos para todos. Tanto es así que en el resto de la costa, donde aún no se han aprobado planes, si alguien se presenta con un proyecto no le decimos: "Espere a que esté el plan para invertir". Cuando aparece alguien con una inversión que nos parece interesante, la promovemos, pero le aplicamos exactamente los mismos parámetros que se pusieron en práctica en este plan, o incluso más severos, pero nunca menores.

Con respecto a si el proyecto fue o no alcanzado por la ley, debo informar que fue el único que no resultó comprendido en virtud de que se había presentado con anterioridad al proceso de aprobación. En los demás, las condiciones son las mismas que establece la ley. La modificación de la norma no fue promovida con relación a este proyecto ni a ninguno en especial. Cuando se aprobó la ley encontramos que en el Parlamento se había incorporado un artículo que prohibía en todo el país las llamadas urbanizaciones de propiedad horizontal. Se entendió que había sido incluido pensando fundamentalmente en las áreas urbanas consolidadas, en donde edificar urbanizaciones de propiedad horizontal podía dar lugar a generar zonas aisladas. Sin embargo, en aquellos lugares donde no existe urbanización y que tienen destino turístico-residencial, esto no genera ningún elemento de distorsión en el relacionamiento porque, como dije, no hay nada. Así se entendió y se estableció que para los proyectos turísticos y con determinadas características que no recuerdo en este momento, se podía aplicar la Ley de Urbanización de Propiedad Horizontal.

En cuanto al acceso a la costa, cabe aclarar que esta es privada porque los bienes rurales llegan hasta la ribera. Entonces, si se pasa el alambre, se puede llegar a la costa siempre y cuando no aparezca el dueño y diga: "Señor, usted va para afuera".

SEÑOR MOREIRA.- Quisiera saber qué categoría tienen esas tierras. ¿Fueron recategorizadas?

SEÑOR BARRIOS.- En 2005, las tierras comprendidas entre la Ruta 10 y el mar fueron recategorizadas como suburbanas, fundamentalmente por una razón fiscal. Esas tierras de altísimo valor tributaban como zonas rurales con un Índice CONEAT bajísimo, porque prácticamente son improductivas. Notoriamente entonces al recategorizarlas como suburbanas pasaron a tributar mucho más. Esa fue la razón por la cual las recategorizamos, como también lo hicimos con otras tierras, no sin haber tenido discusiones porque hay quienes sostienen que son tierras rurales pero hay que tener en cuenta que el destino es turístico. Creemos que se debe tener presente el destino de esas tierras a efectos de establecer el aporte que el propietario debe hacer a la sociedad. Si se van a vender como tierras turísticas a US$ 100.000 o US$ 150.000 la hectárea, no se puede tributar como si se tratase de una tierra dedicada a la ganadería que, según el Índice CONEAT, puede valer US$ 2.000 o menos.

Continuando con las consultas del señor Senador Moreira, puedo decir que con relación al acceso lo que se da no es una servidumbre. Hemos adoptado la norma de que todo fraccionamiento de áreas costeras debe primero ceder en propiedad a la Intendencia una franja de 150 metros sobre la costa; y, segundo, una faja de 17 metros por lo menos para hacer una calle. No se trata de una servidumbre, sino de una calle que pasa al dominio de la Intendencia y que serviría de acceso.

El tema del acceso a la costa es un problema que me preocupa desde la época en que estaba en el Parlamento; recuerdo que trabajamos con algún ingeniero agrimensor para ver si se podía establecer una norma, pero no se pudo lograr. Sin embargo, ahora desde el Gobierno de Rocha tenemos la posibilidad de establecer que quien va a fraccionar, a urbanizar o quien pide permiso para edificar en un área de este tipo debe ceder, por lo menos, la faja costera y un acceso. De esa manera, paulatinamente iremos mejorando el acceso a la costa.

En cuanto al proyecto de Las Garzas Blancas, al proyecto Constantini, puedo decir que fue aprobado, ha comenzado su desarrollo, se está empezando a construir y ya cuenta con la caminería y la infraestructura necesarias. En síntesis, podemos decir que todo se está ejecutando dentro de las normas establecidas. Al momento, hay tres proyectos más presentados o en trámite que son importantes y que van a generar actividad económica e ingresos fiscales para la Intendencia. Una norma de la Ley de Ordenamiento Territorial establece que quien se beneficia por una decisión de Gobierno -por ejemplo, porque se permite cambiar el tipo de suelo o fraccionar- debe compartir algo de esa plusvalía, y en este caso se empezó a aplicar porque cuando se presentó el proyecto planteamos la construcción del puente. A su vez, hay otros proyectos que deberán hacer aportes de otro tipo y que en cierto modo nos van a permitir redistribuir el valor que allí se ha generado.

En lo que tiene que ver con la distancia a la costa, voy a referirme a lo que está establecido. Si esto hubiese existido cien años antes, no tendríamos la rambla de Montevideo, que es una maravilla, ni la de Colonia. No es adecuado que en una larga distancia se trace una ruta junto al mar, pero otra cosa es que se encuentre a un kilómetro y medio o dos, y aquí la tenemos entre novecientos metros y un kilómetro y medio. Pero si vamos a la Ruta 9, encontramos algunos lugares como la zona de la Angostura, que está a 700 metros de la costa. Una cosa es una rambla y otra una ruta paralela y cercana, pero no inmediata a la costa. Digo esto porque cualquier construcción -sea una rambla o cualquier elemento rígido que se instale cerca de ella- la afecta, pero no ocurre lo mismo si se instala a un kilómetro y medio o dos kilómetros. Por algo estamos discutiendo desde hace años sobre ese tema. Muchas veces se ha dicho que esto es una amenaza o que es peligroso, pero no se da una explicación. Se dice que es una zona muy frágil pero no se explica dónde está la amenaza o cuál es la razón de esa fragilidad. Entonces, creo que tendríamos que empezar por observar qué es lo que encontramos allí. En esa zona está ubicada la Laguna Garzón, agua dulce que hay que cuidar, pero como recién señalaba el Intendente De los Santos -y con razón- son mucho más contaminantes 500 hectáreas de agricultura en las que se utilizan fertilizantes, herbicidas, pesticidas y demás, que 500 casas que se habitan en verano, sujetas a normas muy estrictas -como establecimos en nuestro plan- respecto a la disposición de las aguas residuales. Ese no es el gran riesgo.

SEÑOR MOREIRA.- Me imagino que en ese gran emprendimiento se debe haber previsto el manejo de las aguas residuales y los líquidos cloacales, porque es uno de los grandes temas a considerar.

SEÑOR BARRIOS.- Si la señora Presidenta me lo permite, le pediría al arquitecto Olivera que informara sobre ese punto. Pero antes de cederle la palabra, prefiero terminar con el concepto que estaba desarrollando.

Cuando hablamos de extrema fragilidad del lugar, me pregunto si lo es más que el Cabo Polonio, Valizas, que tiene dunas móviles, o los bañados de Rocha, donde hay humedales y una diversidad marcadísima. En esta zona específicamente encontramos la laguna, algunos humedales que no están sobre el área en que va el trazado de la ruta, sino que están sobre la costa oeste de la laguna. Adelanto que existe alguna propuesta que plantea que en lugar de construir el puente se haga una ruta que circunvale la laguna. Este emprendimiento sí pasaría por el medio de los humedales, de los bosques naturales y del Arroyo Garzón y, sin duda, estaría afectando muchísimo más. En esa zona, además, encontramos un campo similar a cualquiera del país, una costa que no tiene dunas, sino cárcavas que son producto de la erosión, y simplemente con no forestar, continúan su proceso normal; muchas veces espontáneamente se comienza a generar vegetación y se estabilizan. No es un santuario natural, sino un lugar con un hermoso paisaje y no se fundamenta esa enorme fragilidad de que se habla. Sí podemos decir que en la zona encontramos el bosque psamófilo, que es el último que queda en el país, pero está perfectamente individualizado, no tiene una superficie importante y se puede mantener como área protegida y controlar perfectamente los posibles impactos. A nuestro juicio, quizás hemos estado ocupando zonas mucho más delicadas que esta.

Con respecto a la objeción que se hace permanentemente cuando se expresa que se corre un riesgo al facilitar el acceso a la zona, creo que hay que fundamentarla. Insisto en que se expresa que es una zona muy frágil, pero no nos dicen por qué. Se aduce que tiene una biodiversidad muy importante, pero no hay un relevamiento.

Luego de discutir durante años, a esta altura la incidencia del puente se ha demonizado y nadie que esté preocupado por los temas ambientales se anima a decir que la obra se puede hacer. Si alguien afirma que el puente se puede construir, seguramente será señalado como un individuo que traiciona todos los principios y que propone una terrible agresión al medioambiente. Muchas veces quienes dicen eso están instalados en las zonas costeras del departamento de Rocha -tenemos más de un ejemplo al respecto- donde no hay preocupación porque se esté afectando el ambiente, pero realmente se lo estropea mucho más.

Honestamente, creo que se ha tomado el punto como una cuestión fundamentalista, pues se piensa que hacer el puente es violar todas las normas de preservación ambiental, pero estoy convencido de que eso no es cierto.

SEÑOR MOREIRA.- Tal vez habrá fundamentalistas del medioambiente, pero quien formula estas expresiones es el Jefe del Servicio Nacional de Áreas Protegidas, que no es cualquier persona. Si dice que quiere convertir la zona en un área protegida es porque de alguna manera la considera como un territorio frágil. Como sabemos, las áreas protegidas son aquellas que merecen un estatuto particular por las condiciones especialísimas que tienen y porque pueden verse afectadas por una obra pública nacional, como por ejemplo, un puente. Digo esto porque las expresiones corresponden al señor Mario Batallés y no a una organización de fanáticos ambientalistas. Se trata de una opinión técnica importante de alguien encargado de la preservación de estos valores naturales, y por eso traje el punto a colación.

SEÑOR BARRIOS.- Nos quedó pendiente la pregunta del señor Senador Moreira relativa a la disposición de las aguas residuales. A esos efectos, sería conveniente que la Presidencia autorizara el uso de la palabra al arquitecto Olivera.

SEÑOR OLIVERA.- Ante la consulta del señor Senador Moreira, bien vale la pena poner en conocimiento de los miembros de la Comisión el procedimiento que establecimos a los efectos de determinar cuál iba a ser el proceso de las aguas residuales residenciales y de dónde íbamos a tomar el agua para alimentar a los potenciales residentes de esa zona, que es un componente sumamente importante. Cabe acotar que dentro del Plan Local Lagunas Costeras -Decreto 1/2011 del Gobierno Departamental- se hicieron varios estudios, uno de los cuales refiere a la caracterización hidrogeológica del tramo. Este mapa que estamos viendo es un poco extraño, pero en realidad muestra lo que hay por debajo de la superficie. A la izquierda y por debajo se ve la ubicación de la Laguna Garzón y arriba a la derecha se observa la Laguna de Rocha. Como se advierte, ambas lagunas son producto de procesos aluvionales: son ríos que desembocaban en el mar y que se fueron enterrando con las barras arenosas y conformaron las lagunas. La Laguna Garzón representa una cuarta parte de la superficie de la Laguna de Rocha y posee características que la diferencian, que quizás luego valga la pena mencionar.

Cabe resaltar que a través de este estudio establecimos los diferentes horizontes que hay debajo de la superficie de la tierra, a los efectos de saber cuál es la capacidad purificadora de esos suelos. A partir de su capacidad de purificar los residuos domiciliarios de las aguas residuales, se podría estipular la norma. De esta forma, establecimos tres sistemas de saneamiento individuales por parcela. Aquí está todo concatenado. El tamaño de las parcelas se fija no solo en función de las cuestiones paisajísticas sino de la capacidad de ese predio de tratar los propios residuos domiciliarios que surgen de las instalaciones sanitarias domiciliarias. De esa forma, teniendo en cuenta el tamaño de las parcelas establecidas en el plan que se autorizará para la división de la tierra, se prevén tres sistemas de tratamiento en el tramo. Uno de ellos es un sistema anaeróbico, es decir que estamos hablando de una caja sin oxígeno, donde trabajan las bacterias sobre los efluentes domiciliarios; este proceso anaeróbico es el que se utiliza actualmente en toda la costa de Rocha. Debemos recordar que ningún centro poblado de la costa de Rocha está conectado a la red general de saneamiento, sino que todo el saneamiento es individual, por parcela.

Quiere decir que existe una gran experiencia y tradición en este sentido aunque, obviamente, no es la panacea. Durante 45 o 60 días se produce una carga muy fuerte, pero con un proceso de recuperación durante el resto del año, se convierte en la única solución razonable.

Entonces, como decía, el tratamiento primario es en un sistema anaeróbico, en una fosa séptica, y a partir de esto se pasa a un sistema aeróbico con forzadores eléctricos; estoy hablando de unos tanques impermeables donde se incorpora oxígeno al agua ya tratada.

Una vez que pasan por ese proceso, las aguas van a una disposición final que puede ser en un depósito permeable o zanja percoladora. En este tercer sistema, al comienzo de la disposición final tiene lugar una remoción del DBO no menor al 80% de la materia orgánica. Esto asegura que, al final de todo este circuito, se le pueda dar algún uso al agua como, por ejemplo, para riego, aunque no para el consumo. Existe una remoción segura de los microorganismos con este sistema y con la formación que tenemos bajo la tierra, que permite que este método sea eficiente.

Este plano de caracterización hidrogeológica nos permite también establecer la posibilidad de "pinchar" el territorio para analizar qué capacidad podríamos tener para suministrar agua potable a este tramo. Estos datos los cotejamos con la OSE y esta comparación está dando valores que superan ampliamente la máxima capacidad esperada en este tramo porque, según las normas que establece el Plan Local de Lagunas Costeras, claramente ha bajado el número de parcelas y la cifra actual de potenciales usuarios. Precisamente, un tramo que podría llegar a tener 86.000 habitantes -a cuatro habitantes por parcela- tendría un máximo -que es poco probable que ocurra- en los próximos 50 años de unas 15.000 o 20.000 personas.

Ese es el sistema que está previsto para el saneamiento en este tramo.

SEÑOR BORDABERRY.- Agradezco a los señores Intendentes por las explicaciones que nos han dado en la tarde de hoy.

Creo que quizás no fue comprendido el espíritu de esta convocatoria, que es cumplir con nuestra tarea de Legisladores. Ante diferencias hechas públicas entre dos Ministerios, tenemos el deber de informarnos. Esto no es ponernos en la situación del observador bucólico o del habitante de alguna zona del departamento de Rocha -no tengo la suerte de ser propietario de tierras en Maldonado ni en Rocha, aunque me gustaría serlo, como creo que querrían, sin lugar a dudas, todos los uruguayos- sino que significa situarnos en una tarea para la cual creemos que, además, hemos desarrollado una trayectoria que inclusive nos amerita a hacer esta convocatoria.

Es sabido que fuimos uno de los impulsores del "Uruguay Natural" y del desarrollo turístico junto con lo que, notoriamente, es el cuidado del ambiente. Le dimos un apoyo muy grande a Probides con el trabajo de Díaz Maynard y su equipo allá, en Rocha. También le dimos un impulso fundamental al Plan de Excelencia de Punta del Diablo; sin salir en la tapa de los diarios, tiramos abajo 45 viviendas y 50 puestos de artesanos, en acuerdo con los pobladores locales, luego de conversar al respecto durante un año y medio y sin utilizar los bulldozer. Además, implotamos el Centro del Espectáculo, sacándolo de la Parada 3; estaba en la playa, dentro de la franja de 150 metros y en pleno corazón de Punta del Este. Hicimos esto porque entendíamos que no podía haber construcciones en esa franja y menos aún en la playa.

Logramos que Uruguay participara del *ranking* que todavía realizan las Universidades de Yale y de Columbia de sostenibilidad ambiental y que terminara tercero en un *ranking* en el que lamentablemente nuestro país ya no figura más porque no se suministra la información correspondiente. Establecimos el sistema de certificación natural de playas, la bandera azul, similar al utilizado en Europa. Desde el Ministerio de Industria, Energía y Minería no dudamos en cerrar la empresa Dirox cuando existió la denuncia de contaminación en el departamento de San José, al frente del cual estaba el hoy Senador Chiruchi. En el caso de Botnia, se le exigió que de los US$ 1.500:000.000 que invirtió en el país, dedicara entre US$ 350:000.000 y US$ 400:000.000 en el cuidado del medioambiente. Hubiera sido muy sencillo querer determinada inversión y perdonar US$ 350:000.000 o US$ 400:000.000. Por suerte, se procedió así. Junto con la ley de forestación se promovió una ley de cuidado del bosque nativo que por suerte se cumplió. Gracias a ello, hoy tenemos en Uruguay más bosques nativos que los que había en 1987.

Creo que ese es el espíritu de esta sesión, tratando de dar ese paso -cuestionado por muchos- de autorizar la construcción de un puente en una zona que está a menos de 900 metros de distancia de la costa y que en el mapa que hoy se nos mostraba claramente se aprecia que si bien está lejos, en esta zona, que es la más sensible, se acerca a la costa. El informe del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente dice que la zona sensible de vinculación de la laguna con el océano, con el litoral marítimo, se abre en determinadas situaciones y tiene afectación sobre ello. Estamos cumpliendo con nuestro trabajo, como creo que lo cumplió quien hoy es oficialismo cuando nosotros éramos Gobierno, exigiéndonos lo que ahora exigimos nosotros. ¡Qué suerte que se hizo! Soy de quienes creen que lo que sucedió con Argentina, salvo el corte del puente en Fray Bentos, fue bueno porque ¡vaya si todos los uruguayos le exigimos a Botnia que tuviera una planta de último modelo! ¡Vaya si estamos todos los días vigilando que algo suceda porque no queremos que ocurra nada malo!

Nuestra tarea no es jugar a ser Chico Mendes o a los ecologistas, sino la responsabilidad ambiental junto con el crecimiento. Somos los primeros que estamos a favor del turismo, que queremos trabajo; siempre lo quisimos y nunca renegamos de él. Me parece que eso está claro, pero si hay una obra que se va a hacer sobre la costa y no a 900 metros, y si en el mismo proyecto decimos que cuando se llega a la ruta, a la altura de la Laguna de Rocha, vamos a evitar la conexión con La Paloma -los que se ubiquen en esa zona podrían ir al supermercado de ese lugar y, sin embargo, van a tener que dar la vuelta- entendemos que eso es lo correcto porque todos los estudios que se hicieron en su momento nos dicen que no hay que crecer contra la costa; ese fue un error que cometimos en el pasado.

Es cierto lo que sucede en la Laguna del Sauce y eso nos preocupa; nos preocupan más los agrotóxicos que la actuación del ser humano. Entonces, luchemos contra los agrotóxicos que contaminan el ambiente -aquí hay alguien más que se une a esa lucha- y eso no quiere decir que los sustituyamos por otros que contaminan menos. No nos olvidemos del problema enorme que hoy existe en la Laguna del Diario, donde pasa por delante, no un puente, pero sí una carretera con una abertura que no funciona del todo bien, que está secando la laguna y trayendo vegetación antrópica que está causando daños; esto se debe a la intervención del hombre. De ahí las preguntas que formulé y que todavía no tengamos posición formada a este respecto.

Otra consulta que queremos hacer es si se analizaron otras opciones. Por ejemplo, en el caso de la Laguna de Rocha, que es mucho más grande que la Laguna Garzón, se dice que no se va a hacer un puente y que la comunicación va a ser por arriba. También me pregunto si en Maldonado las directrices de ordenamiento territorial prevén algún tipo de comunicación más hacia adentro, con caminería interior. ¿Existe alguna otra opción? En caso de que ella exista, ¿se evaluó? ¿Se hicieron estudios al respecto? ¿Hay documentación donde consten las razones por las cuales se descartó? Si todo eso existe, ¿podemos tener acceso a ello?

Coincido con los Intendentes en cuanto a que lo mejor es el desarrollo del lugar, para que mucha gente tenga trabajo, las Intendencias cobren más Contribución, tengan más recursos para hacer políticas sociales e, incluso, cobren plusvalía. La Ley de Centros Poblados no la inventamos nosotros ni ustedes, sino que fue creada en 1946 y establece los 150 metros de retiro más otros seis, que deben respetarse.

Entonces, la pregunta que cabe hacerse es si existen otras posibilidades que no afecten el lugar y, en ese caso, si hay estudios al respecto, quisiera saber si se analizaron y las razones por las cuales se descartaron.

SEÑORA PRESIDENTA.- Quiero señalar que Uruguay recién está entrando en una cultura de ordenamiento territorial; es algo nuevo, y a eso se debe la preocupación de la Comisión e, incluso, la dificultad que tiene la población para abordar estos temas. Hasta ahora no había cultura de ordenamiento territorial, salvo a nivel urbano, donde pacíficamente se aceptan los retiros, las alturas, etcétera. El resto del territorio se había dejado en manos de la espontaneidad y creo que ahora todos estamos de acuerdo en que eso trae más perjuicios que beneficios y que hay que pensar el territorio con directivas que permitan su aprovechamiento y preservación, que son cosas que van de la mano.

Ahora bien, recién estamos empezando a digerir esta cultura y por eso pienso que es bueno dar esta discusión y conocer exactamente las decisiones que se toman porque quienes vienen después de nosotros son los que más las van a usufructuar.

SEÑOR BARRIOS.- En primer lugar, quiero hacerle una aclaración al señor Senador Bordaberry. Comprendimos perfectamente el espíritu con el cual los Senadores, en el cumplimiento de sus funciones, nos convocaron y por eso al principio señalamos que agradecíamos que nos dieran la oportunidad de venir a informar. Fui Legislador y tengo bien claro ese tema.

Cuando hice algunas afirmaciones, quizás se interpretó que me estaba refiriendo a los legisladores cuando en realidad aludía a la información que se genera y a quienes la generan. En el caso de los Legisladores, es lógico que pregunten y consulten.

También señalé -y eso tiene que ver con la precisión que el señor Senador hacía del trabajo que se desarrolló en el período 2000-2005- que el trabajo que se está haciendo en Rocha forma parte de una política de Estado, que comenzó en el período de Gobierno del Partido Colorado, lo continuó el Partido Nacional y luego nosotros, desde el período pasado. Felizmente pudimos demoler 50 casas sin que se hiciera mucho ruido, aunque en esta última etapa no sucedió lo mismo, más allá de que no lo deseábamos.

Por lo tanto, cabe aclarar que comprendemos perfectamente la preocupación de los Legisladores y agradecemos la oportunidad de poder venir a explicar y clarificar este tema cuantas veces sea necesario. Más allá de eso, el señor Senador hizo una pregunta concreta, y es si se ha estudiado otra alternativa y, en caso afirmativo, si se descartó. Si observamos el mapa, nos damos cuenta de que esa otra alternativa existe; basta con ir por la Ruta 9, por el camino que sale desde José Ignacio y rodear la Laguna Garzón, agregando unos kilómetros más hacia el sur de esa ruta, para pasar por una zona de humedales, con el arroyo y un monte natural de por medio. Esto implica un costo muy alto para hacer prácticamente el mismo recorrido que hoy se hace por la Ruta 9.

Entonces, la discusión debe centrarse en si el puente genera perjuicios o daños ambientales tan graves que impidan su construcción. En este último caso existe una alternativa que ya estaría construida, que es la Ruta 9, el acceso de José Ignacio y el camino de entrada desde esa ruta, que se ve aproximadamente en la mitad de la lámina. Cuando decimos que no se va a cruzar la Laguna de Rocha, no se está pensando en hacer un camino que la circunvale porque se generaría el mismo problema que en la Laguna Garzón, de tener que atravesar zonas de humedales y el arroyo de Rocha para terminar haciendo la misma cantidad de kilómetros que saliendo por el acceso que hoy existe y entrando por la Ruta 15. Cuando decimos que no se debe hacer o que no se va a hacer es porque la conformación de la conexión entre la laguna y el océano es completamente distinta en la Laguna de Rocha que en la Laguna Garzón, por lo que el camino que saliera de allí tendría que ir por encima de la duna. Entonces, el problema de la Laguna de Rocha es mucho más grave y, además, es casi imposible construir en ese lugar. A esto se agrega un elemento -que no domino mucho pero me dijeron que es así- que tiene que ver con el fondo de dicha laguna: el suelo no es profundo pero el firme está muchísimo más abajo; entonces habría un costo diferente para poder ir por encima de la duna. En la época del Intendente Puñales se construyó un camino que venía desde La Paloma y llegaba hasta La Barra, pero todos los años era tapado por la arena, o sea que era prácticamente imposible de mantener. Por eso decimos que aunque se quiera, es mucho más difícil optar por esta alternativa, por lo que no se va a hacer. Por otra parte, se trata de un lugar destinado a ser conservado puesto que tiene mucha más naturaleza que la Laguna Garzón.

SEÑOR DE LOS SANTOS.- Creo que este espacio es de vital importancia, máxime teniendo en cuenta la falta de experiencia en definiciones estratégicas en cuanto al manejo del territorio. En este campo, el papel que cumplen el Parlamento, los Gobiernos Departamentales y los Locales -ahora con los Municipios- resulta fundamental, aunque todos estamos aprendiendo sobre la marcha.

Antes de hacer un comentario final, quisiera señalar que, tal como dice el señor Senador, el Centro de Convenciones de la Playa Mansa fue destruido en el preciso momento en que se daba en concesión el Centro de Formación Docente, en la Parada 23 de la Playa Mansa, una construcción

sobre la duna, con 150 metros de retiro. Estoy hablando del Centro que pertenecía al Ministerio de Turismo y Deporte que fue dado en concesión a la Intendencia.

El segundo tema es que en la Laguna del Sauce hace escasos seis meses se acaba de instalar el Comité de Cuenca -un ámbito que prevé la Ley de Ordenamiento Territorial- que incorpora a varios Ministerios junto con el Gobierno Departamental, los Gobiernos Locales y la sociedad civil. Los equipos técnicos ya hicieron una serie de recomendaciones que van a ser trasladadas al ámbito nacional y departamental para que quienes tenemos competencia tomemos una decisión.

SEÑOR BORDABERRY.- Según entiendo el señor Intendente está haciendo referencia al viejo IMET, que hoy es el Hotel Serena, pero quiero recordar que había sido construido en la década del cuarenta y que cuando fue concesionado se quitaron instalaciones que estaban sobre la playa, lo que mejoró notoriamente la situación. La política que siempre se ha aplicado -y creo que es la correcta- es la de no autorizar construcciones dentro de los 150 metros, como lamentablemente se han aprobado en algunas zonas del departamento de Maldonado. En especial, en la zona de la playa Mansa de José Ignacio se autorizó para que se construyera a menos de 90 metros de la costa y creo que fue un profundo error. Me parece que respetar la Ley de Centros Poblados y la distancia de los 150 metros es esencial para cuidar el Uruguay del futuro, y en eso tengo plena coincidencia.

SEÑOR DE LOS SANTOS.- Quiero hacer una precisión, aunque creo que no me corresponde a mí este debate, sino a los Legisladores. El IMET fue concesionado en ese período, la estructura edilicia esencialmente es la misma y el impacto está dentro de la faja de retiro de los 150 metros. El Centro de Convenciones fue derruido aunque la estructura de hormigón sigue estando enterrada en el mismo lugar y generando situaciones tan negativas como el resto de la construcción. Vale recordar que esto coincidió con un momento de fuerte desarrollo inmobiliario en la Parada 3. Desconozco los aspectos que plantea el señor Senador en relación con la aprobación para que se efectuaran construcciones en la Playa Mansa de José Ignacio en términos excepcionales. Durante este Gobierno no se aprobaron excepciones a la norma en esa zona ni en otra. Si en ese lugar hay alguna construcción concedida por vía excepcional, fue antes de que este Gobierno asumiera porque en el marco de la ley no hay forma de negarlo para aquellos lugares que se definieron como urbanos. El suelo deja de ser rural y desaparece la faja de retiro de 150 metros en el momento en que pasa a ser urbano; es como si en Punta del Este no permitiéramos construir sobre la rambla, que está a escasos metros de la faja costera.

Reitero que en la Laguna del Sauce se conformó un Comité de Cuenca, que está dando las primeras orientaciones para que quienes decidamos en actos complejos de gobierno lo hagamos sobre aspectos de producción agropecuaria, de desarrollo urbano, del impacto y de la fuerte inversión que habrá que hacer en el asentamiento de La Capuera -una vieja urbanización de cuando no existía la ley- que va a significar extraordinarios esfuerzos de parte del Estado para regular las actividades productivas y de la vida de la gente en esta cuenca.

El tercer elemento tiene que ver con que la Laguna del Diario se comunicaba efectivamente con el mar. Y si bien como dice el señor Senador no fue un puente, la intervención del hombre en el lugar fue lo que impidió que la misma laguna de agua dulce se conectara con el agua salada. El ecosistema cambió y el estudio geológico de los últimos cien años demuestra el comportamiento del sedimento. El proceso de eutrofización se corresponde esencialmente con que el ecosistema cambió y con que la vegetación que crece necesita mayores decisiones en términos de intervención. Se trata de decisiones de las que no tenemos todos los elementos técnicos.

La interconectividad con el mar, aun artificialmente, puede generar impactos negativos peores, ya que el ecosistema se adaptó al agua dulce.

Entonces, estamos pensando en una serie de ordenanzas de protección de la cuenca de la Laguna del Diario y cuáles son las soluciones definitivas. Una es el dragado del lodo, lo que supone el riesgo de movilizar fosfatos, contaminantes y otros elementos más.

No es una respuesta fácil; reconozco en el conjunto de los representantes del departamento de Maldonado una franca preocupación, pero es necesario -ante los integrantes de esta Comisión y en forma testimonial, frente a un planteo formal hecho por un señor Senador acerca de las dificultades que tiene el conjunto de los territorios- hacer esta precisión.

Por otro lado, con el Intendente de Rocha nos hemos planteado que, frente a la intervención del privado que hace la obra porque le interesa, si esa fuera una dificultad para comprender el problema de la discusión que estamos tratando, creo que el Senado, el Estado uruguayo y los Gobiernos Departamentales no harían mal en considerar que, si existe un plan estratégico de desarrollo e integración de Rocha con Maldonado, el Estado debería hacer el puente. Quiero ser muy preciso en esto. Se debe interconectar esta zona, pensando en una perspectiva a veinte o treinta años. Y estoy seguro de que la nueva Ley de Ordenamiento Territorial, aprobada por mayoría en el Parlamento, permite obtener los recursos a través de los mecanismos de plusvalía que nos posibiliten financiar esa obra civil, como otras que habrá que realizar -saneamiento, energía, agua potable- porque es la única forma de desarrollar sostenidamente esa parte del territorio. Menciono esto con absoluta franqueza porque de alguna forma los dos Gobiernos Departamentales están de acuerdo en que parte del costo de esta infraestructura no se distribuya entre toda la comunidad sino que la paguen aquellos que van a tener más ganancias como fruto del valor que estamos dando a los territorios al convertirlos de rurales en suburbanos o urbanos. Esa definición no puede ser un impedimento para la conectividad.

Quiero dejar este tema planteado porque ya hemos hablado con el Intendente de Rocha y con los dos equipos de gobierno con respecto al miedo que puede existir en cuanto al interés de algún particular que pueda generar una dificultad para discutir objetivamente sobre el puente. Si eso es así, más vale que no tratemos más el asunto porque, de alguna forma, esos sectores, con estos gobiernos, van a pagar lo que corresponde. Creo que se trata de un tema para nada menor frente a los problemas planteados.

Finalmente, quiero decir que en lo personal ha sido muy reconfortante compartir con mi equipo de gobierno y el de Rocha lo relativo a las metas que nos hemos propuesto alcanzar. Sin dudas, entre esas metas y objetivos existe una serie de dificultades que debemos superar recorriendo juntos el camino. Asimismo, quiero recordar aquí que este no es un desafío de Rocha y Maldonado exclusivamente, ya que si el país, en el marco de la directriz general de desarrollo que está discutiendo el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente junto con las demás Carteras y el honorable Poder Legislativo, no busca herramientas de definición, de objetivos estratégicos en clave de región, de aprovechamiento de las capacidades y con sentido de complementariedad, esta batalla no la podemos ganar. A mi juicio, el puente es la llave que abre una puerta que nos permitirá tener una visión más amplia de este país, que está creciendo hacia el Sur y el Este, mientras el Norte se sigue despoblando. Tenemos por delante el enorme desafío de desarrollar reformas sostenidas, porque de lo contrario podemos estar hipotecando, como preocupaba a los señores Senadores, la sustentabilidad de un proyecto de estas características.

Me parece que esta es una buena oportunidad para tener presente a esta región como un elemento fundamental con respecto a los aportes que se pueden hacer al PIB y a las posibilidades de resolver los problemas de la gente.

Muchas gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- Agradecemos a los señores Intendentes y a sus colaboradores por su presencia y la información que nos han brindado. Obviamente, se trata de un tema complejo, pero en las dos sesiones que le hemos dedicado nos hemos ilustrado adecuadamente como para continuar trabajando en la Comisión.

Por último, quiero trasmitir a nuestros invitados el pedido de un señor Senador en el sentido de que nos dejen una copia de la presentación que han realizado a fin de facilitar el trabajo de este Cuerpo.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 18 y 52 minutos.)